

Balotta: “L’alta velocità a Malpensa non serve”

Pubblicato: Sabato 13 Marzo 2010

Dario Balotta, esperto di trasporti di Legambiente, bocchia su tutta la linea l’idea di nuovi collegamenti a lunga percorrenza da e per l’aeroporto di Malpensa. «Va finalmente utilizzato il passante ferroviario – attacca Balotta – non certo con un servizio Alta Velocita, che penalizzerebbe i treni pendolari del passante. **Andrebbero sfruttate invece le comode fermate cittadine** invece che attraversano Milano con un servizio destinato alla Malpensa, finalmente Milano avrebbe così un collegamento degno di questo nome e che non si arresta a Cadorna». E in effetti alcuni treni suburbani della linea S10 raggiungono Malpensa: il loro numero è destinato a crescere dal 28 marzo.

Il ragionamento di Balotta parte dall’idea che «**l’hub è tramontato definitivamente** ed i clienti business sono quasi spariti, essendo ora Malpensa uno scalo anche low cost». Per questo serve rivedere il tipo di servizio destinato allo scalo della brughiera. «In ogni parte d’Europa (Monaco, Madrid, Berlino, Parigi etc) i collegamenti aeroportuali ferroviari sono integrati con i servizi delle rispettive aree metropolitane e non hanno nessuna o minime differenze con le tariffe del resto della rete di trasporti pubblica. Qui invece oltre agli 11 euro vanno aggiunti i costi del servizio urbano. Il ripensamento è doveroso se si considera che solo l’8% dei passeggeri di Malpensa usa il treno mentre a Oslo sono il 43%, a Zurigo il 34% e a Francoforte il 27%. Solo dove è giustificato dalla domanda aeroportuale 40-60 milioni di passeggeri anno (Heatrow, Charles de Gaulle), e dove esiste una forte componente di clientela business vi sono dei treni dedicati e diretti come quello sperimentato stamane dalla stazione di Rogoredo, ma anche treni locali e metropolitani. Attualmente con l’esiguo numero di utenti del **Malpensa express si utilizzano solo il 35 % dei posti offerti** Troppo poco – continua Balotta – per giustificare un servizio dedicato e diretto e va tenuto conto che la metà di questi utenti sono pendolari abbonati da Busto Arsizio o da Saronno a tariffe più che doppie degli altri pendolari della lombardia. Senza contributi pubblici gli autobus che partono dalla stazione centrale trasportano 200mila passeggeri al mese tanti quanti il Malpensa Express che invece ha dei costi pubblici considerevoli sostenuti inutilmente in questi anni dalla comunità. Il collegamento da Cadorna è sempre stato una criticità dell’accessibilità a Malpensa anche per il fatto che collega solo mezzo aeroporto il Terminal 1 e non il Terminal 2».

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it